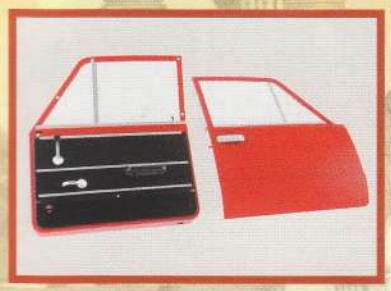
Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 108

НЕСОСТОЯВШЕЕСЯ СЕМЕЙСТВО

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00108

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 108, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
105094, город Москва, улица Золотая, дом 11
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 900 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

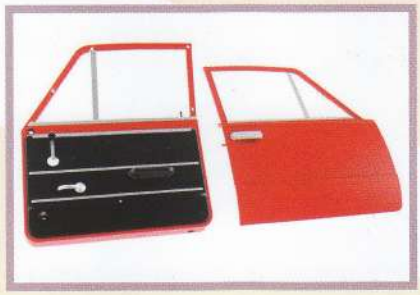
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 28.08.2020.
Дата выхода в свет: 12.11.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Коньков Александр/Фотохроника ТАСС; 7 (вверху слева) © Ведомости/TASS, (вверху справа) © частная коллекция, (внизу) © Юлия Ухина/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © ИТАР-ТАСС/Владимир Зинин, (слева) © частная коллекция; 9 (вверху) © Wikimedia Commons, (внизу) © FightinG FalcoN/Wikimedia Commons; 10 (вверху) © Белозеров Юрий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Михаил Рыбачек/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © Vitaly V. Kuzmin/Wikimedia Commons, (внизу слева) © Brian Harrington Spier/Wikimedia Commons, (внизу справа) © Cekli829/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Монтаж правой передней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Несостоявшееся семейство

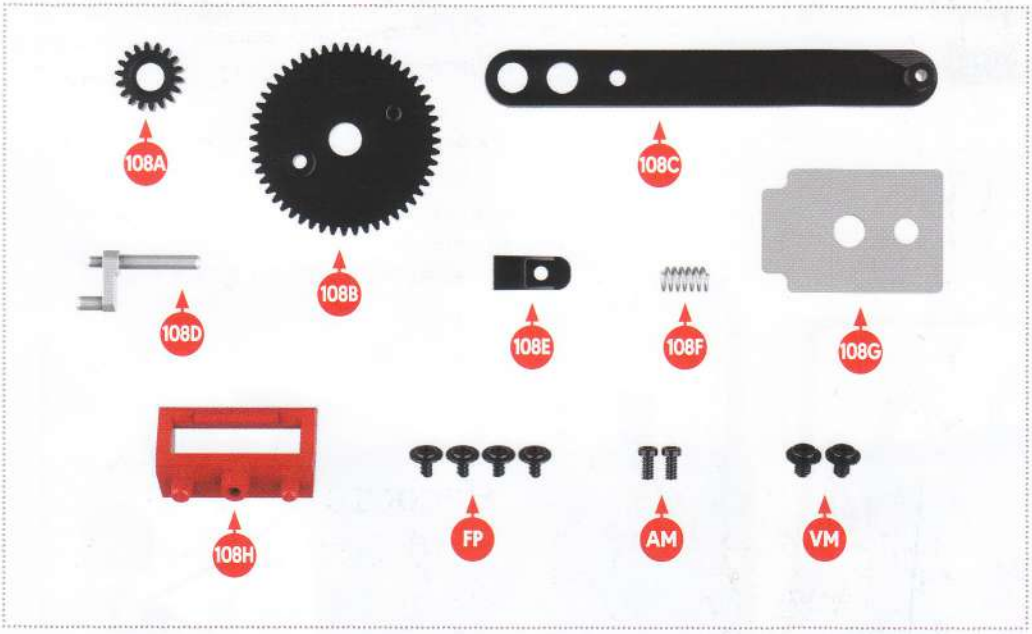
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Неубиваемый УАЗ-469

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

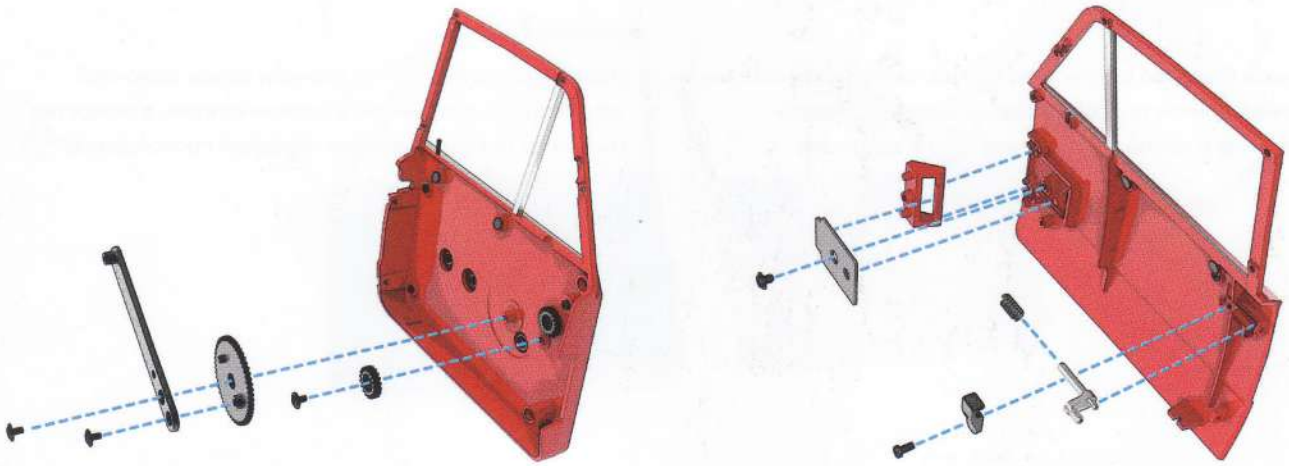
Монтаж правой передней двери

Продолжите монтаж правой передней двери вашей модели ВАЗ-2101, используя детали этого номера и ранее собранные части двери.

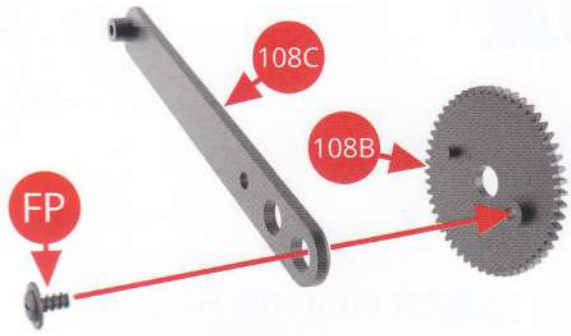


- 108A Малая шестеренка
- 108B Большая шестеренка
- 108C Рычаг стеклоподъемника
- 108D Замочная защелка
- 108E Направляющий зажим
- 108F Пружина
- 108G Листовая пружина
- 108H Дверная петля
- FP Винт М1,7 × 3,0 × 5,0 мм (4 шт.)
- AM Винт М1,7 × 3,5 мм (2 шт.)
- VM Винт М2,3 × 3,0 × 5,0 мм (2 шт.)

Схемы сборки

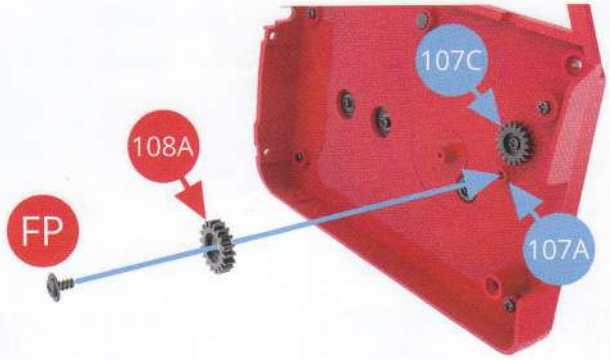


1



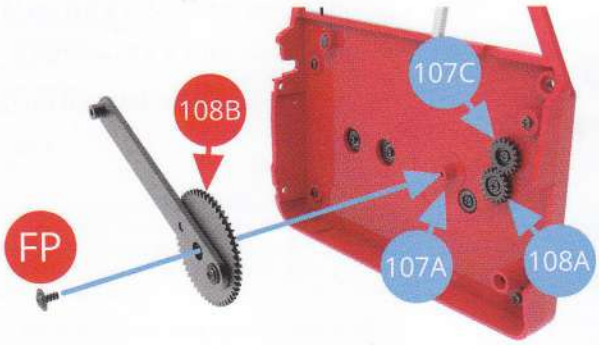
Установите рычаг стеклоподъемника 108C на большую шестеренку 108B и закрепите винтом FP.

2



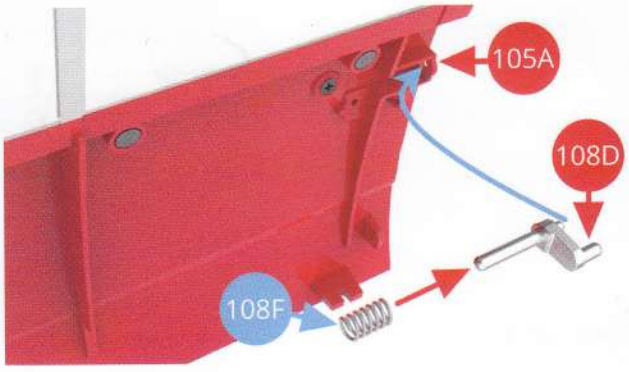
Установите малую шестеренку 108A на полуось внутренней панели правой передней двери 107A (введя в зацепление с шестеренкой 107C) и закрепите винтом FP.

3



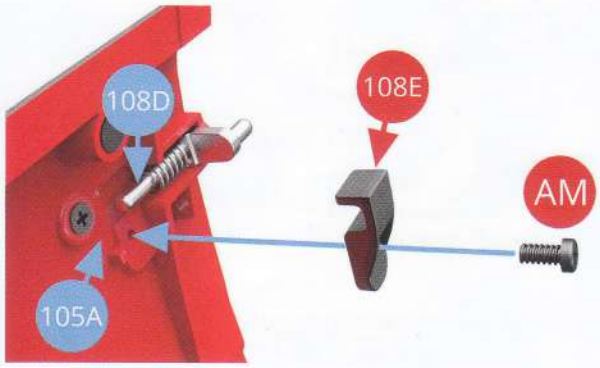
Установите большую шестеренку 108B на полуось внутренней панели правой передней двери 107A (введя в зацепление с малой шестеренкой 108A) и закрепите винтом FP.

4



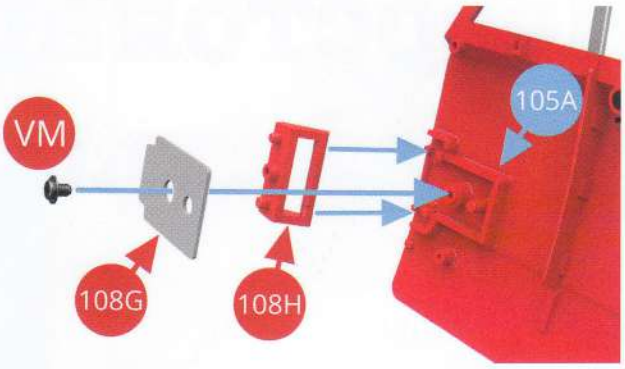
Наденьте пружину 108F на длинный штырь замочной защелки 108D, вставьте ее коротким штырем в отверстие гнезда на наружной панели передней правой двери 105A.

5



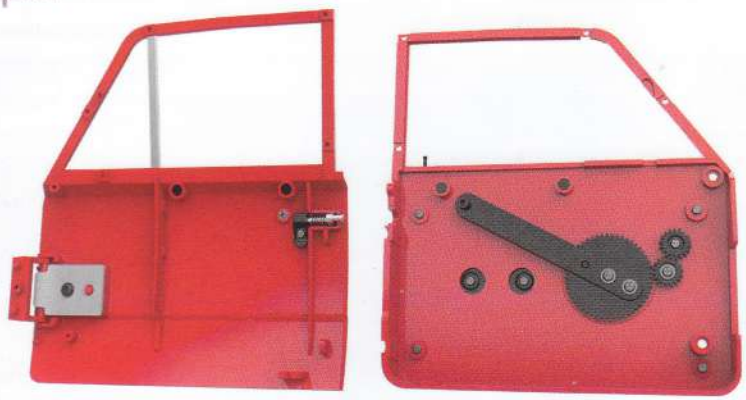
Установите направляющий зажим 108E на длинный штырь замочной защелки 108D и закрепите его на наружной панели передней правой двери 105A винтом AM.

6



Установите дверную петлю 108H осью в гнездо на наружной панели передней правой двери 105A и прижмите ее листовой пружиной 108G, закрепив винтом VM.

Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Несостоявшееся семейство

Обычно новые модели автомобилей задумываются производителем как семейство. То есть предлагается некая линейка кузовов различного назначения, базирующаяся на одинаковых агрегатах.

У советских автопроизводителей был свой подход. Например, у старой «Нивы» ВАЗ-2121 никакого семейства не было. Если и появлялись иные кузова на этом шасси, то усилиями дилеров, причем в основном зарубежных. Точно такой же подход был у руководства ВАЗа и к новой «Ниве» ВАЗ-2123.

Многообещающее начало

Отсутствие модификаций с другими кузовами у старой «Нивы» было следствием тогдашней политики Минавтопрома СССР, а также идеологических установок партийного руководства. Зачем советскому человеку, например, пикап (этот вариант кузова один из первых напрашивался для внедорожника)? Деньги зарабатывать перевозками? То, что сейчас называется мелким предпринимательством, тогда считалось нетрудовыми доходами. Так что больше одного варианта кузова советскому потребителю не полагалось.

Демонстрация автомобиля повышенной проходимости ВАЗ-2121 «Нива». 1975 год.

В случае с новой «Нивой» поначалу все складывалось в том же ключе, тем более что концептуальное осмысление модели завершилось еще в 1987 году. Однако к этому времени обстановка в стране изменилась: появились первые кооперативы, а из Кремля звучали обещания «расширить и углубить» новые процессы. И на заводе занялись созданием коммерческих вариантов внедорожника – пикапа и фургона.

Первые их макеты рассматривались на техсовете еще в 1989 году. Прототип пикапа получил обозначение ВАЗ-2323. Дизайнерское решение задней части (передняя, разумеется, осталась прежней) кузова разработал дизайнер С. Зайцев. Макеты внешнего вида фургона были проработаны на базе

Автомобиль «Шевроле Нива». 2006 год.

пикапа В. Семушкиным. Причем в варианте грузопассажирского фургона с остекленным колпаком над грузовым отсеком. Перегородка, отделявшая его от кабины водителя, отсутствовала, и в кузове был установлен складной задний диван. Таким образом, фургон ВАЗ-2723 выступал в роли своего рода трехдверного варианта новой «Нивы».

Автомобиль ВАЗ-2323. Современная фотография.

Возвращение в родную гавань

В 2019 году АО «АвтоВАЗ» выкупило у концерна «Дженерал Моторс» 50-процентную долю в совместном предприятии «GM-АвтоВАЗ» и вернуло все права на товарные знаки «Нива» и Niva. Некоторое время автомобиль еще продолжит выпускаться под именем Chevrolet Niva, после чего получит новое название под маркой LADA.

Автомобиль «Шевроле Нива» на песчаной косе у Бугазского лимана. 2008 год.

Покупатель в новом автосалоне «Авто-1» компании «GM-АвтоВАЗ». 2005 год.

Кроме того, на базе пикапа и фургона был изготовлен ходовой макет автомобиля с кузовом кабриолет-ландо. Этот вариант внедорожника имел жесткую крышу над передними сиденьями и складной верх над задней частью кузова.

Печальный финал

Испытания первых ходовых прототипов пикапов ВАЗ-2323 начались в 1998 году. А первый подготовленный к серийному выпуску пикап-ют был представлен на Московском автосалоне в 1999 году.

Несколько слов о названии кузова. «Ют» (англ. ute) – это разговорное название кузова Coupe Utility, или «утилитарного купе». Ют представляет собой легковое двухместное купе, задняя часть которого имеет открытую грузовую платформу. Главное отличие строения кузовов пикапа и юта в том, что пикапы – это более крупные автомобили, обычно имеющие рамную конструкцию, рессорную подвеску, а кабина и кузов – это две разные части, установленные на раме. Юты же оснащаются более «легковыми» подвесками, у них отсутствует рама, а кузов – это единое целое пассажирской кабины и задней грузовой части. Впрочем, неискушенные в этих тонкостях автолюбители обычно называют все грузопассажирские автомобили пикапами.

Кузов пикапа ВАЗ-2323 отличался от ВАЗ-2123 удлиненным задним свесом, необходимым для увеличения площади погрузочной площадки. Длина грузовой площадки составляла 1600 мм, ширина – 1580 мм, а погрузочная высота – 550 мм. Грузоподъемность пикапа – 475 кг. Учитывая назначение автомобиля, жесткость задних пружин подвески была увеличена. Кузов внутри был обшит пластиком. Задний борт кузова откидывался, по периметру кузова было установлено ограждение, а заднее стекло кабины защищалось специальной решеткой.

Одновременно с пикапом начались испытания и первого предсерийного фургона, который также был представлен общественности на Московском автосалоне в 1999 году. Фургон был выполнен в грузовой версии и сделан на базе пикапа ВАЗ-2323. Высота фургона составляла 1950 мм, длина грузовой площадки – 1600 мм, ширина – 1580 мм, а погрузочная высота – 550 мм. Грузоподъемность – 450 кг при полезном объеме кузова 2,0 м^3. Фургон ВАЗ-2723 получил заметный аэродинамический козырек, заходящий на крышу почти к ветровому стеклу. Первые опытные образцы имели заднюю дверь-распашонку с горизонтальным разъемом – верхняя ее половина была остеклена.

И пикап, и фургон планировалось оснащать дизельным двигателем. Для доводки этого мотора еще в ноябре 1998 года было заключено соглашение между АО «АвтоВАЗ», АО «Барнаултрансмаш» и австрийской фирмой AVL. Однако в итоге ни двигатель, ни пикап с фургоном в серийное производство не пошли. У завода банально не нашлось денег на их производство – базовую версию внедорожника ВАЗ-2123 выпускали в мизерных количествах с превеликим трудом. Не понадобились эти модели и СП «GM-АвтоВАЗ».

Автомобиль ВАЗ-2723. Современная фотография.

Неубиваемый УАЗ-469

УАЗ-469 – это легендарный автомобиль, появившийся в результате объединения жестких требований военного заказчика, творческого энтузиазма команды молодых конструкторов и накопившегося к тому времени опыта эксплуатации внедорожников в условиях боевых действий.

Место водителя в автомобиле УАЗ-469. Современная фотография.

УАЗ-469, который на своей жесткой рессорной подвеске «козлил» не хуже ГАЗ-69, унаследовал и прозвище «козел». Встречалось еще и «бобик», однако чаще машину все-таки именовали просто «уазиком».

Автомобиль УАЗ-469Б, или УАЗ-31512. Современная фотография.

В соответствии с военными требованиями

УАЗ-469 создавался в соответствии с требованиями Министерства обороны, и поэтому его конструкция, как и конструкция любого другого армейского автомобиля, получилась сугубо утилитарной, без излишеств.

На прочной и жесткой на кручение штампованной лонжеронной раме помещался открытый цельнометаллический кузов со съемным тентом на трубчатом каркасе, четырьмя боковыми полудверями с надставками со стеклами, задним откидным бортом с запасным колесом, отопителем и откидывавшимся на капот лобовым стеклом с верхней установкой стеклоочистителей, имевших ножной привод.

Отгрузка вездеходов УАЗ-469 для строителей БАМа. 1984 год.

УАЗ-469 был на 175 мм длиннее, чем ГАЗ-69, имел на 80 мм бóльшую базу, и, будучи на 35 мм шире и на 57 мм выше предшественника, позволял обходиться одним «универсальным» вариантом кузова. В салоне могло находиться 5 пассажиров, а в «багажнике» – еще два человека на откидных сиденьях. На испытаниях машина спокойно брала на борт двоих пассажиров и 600 кг груза (или 7 человек и 100 кг) и тянула за собой прицеп ГАЗ-407 с балластом в 850 кг.

Автомобиль оснащался 4-цилиндровым карбюраторным двигателем УАЗ-451МИ мощностью 75 л. с. с предпусковым подогревателем и экранированным электрооборудованием.

На машине использовались сухое однодисковое сцепление, 4-ступенчатая коробка передач с синхронизаторами на двух высших ступенях и двухступенчатая раздаточная коробка. Мосты имели двойные конические главные передачи и компактные цилиндрические колесные редукторы с шестернями внутреннего зацепления.

Ступицы переднего моста были отключаемыми, что позволяло незначительно снижать расход топлива на дорогах с хорошим покрытием. Водитель торцовым трубчатым ключом откручивал защитный колпак (этот же ключ применялся для регулирования подшипников ступиц), затем шестигранником на «12 мм» подключал или отключал соединительную муфту.

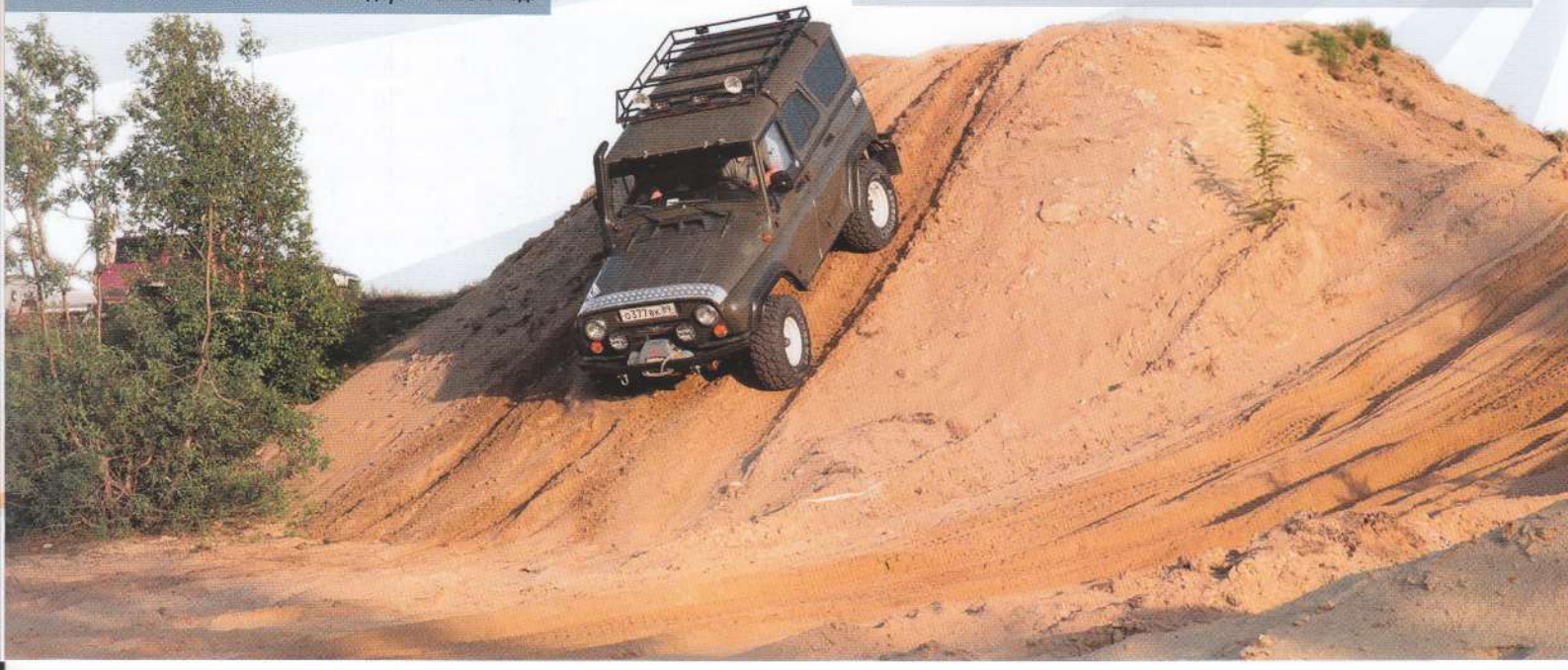
В подвесках на продольных полуэллиптических рессорах были установлены рычажные гидроамортизаторы и стабилизатор поперечной устойчивости. Тормоза использовались барабанные с гидравлическим приводом.

Автомобиль УАЗ-469Б – «гражданская» версия модели УАЗ-469 – не имел пускового подогревателя. Его ведущие мосты с одноступенчатой главной передачей без бортовых редукторов (дорожный просвет 220 мм) изготовлены на основе ведущих мостов автомобиля ГАЗ-69. Система зажигания на ранних моделях устанавливалась контактная, а позже – бесконтактная электронная. Карданные валы длиннее валов автомобиля УАЗ-469.

Покоритель Сахары

В 1975 году четыре автомобиля УАЗ-469 и мотоцикл «Днепр» за 40 дней преодолели 11 000 км знойных песков пустыни Сахары. В 1978 году УАЗ-469 стал обладателем «Серебряного домкрата» – главного приза чемпионата Италии по автокроссу. В 1989 году УАЗ-469 принял участие в Международной экспедиции «Великий Шелковый путь» протяженностью 10 000 км.

Автомобиль УАЗ-469 на бездорожье. 2015 год.



Отличить «редукторный» УАЗ-469 от «безредукторного» УАЗ-469Б можно, заглянув под машину, а снаружи – на «редукторном» заднем мосту передача крутящего момента на ступицу происходит через конический «колпачок», на «безредукторном» – виден фланец полуоси. В каждый редуктор заливается по 300 мл трансмиссионного масла.

Детище специалистов

На момент разработки прототипа главным конструктором УАЗа был Петр Иванович Музюкин, а в серийное производство машину выпускал уже новый главный конструктор Петр Иванович Жуков. Скомпоновал и сконструировал первые прототипы Лев Адрианович Старцев, впоследствии ставший главным конструктором завода. Мосты с колесными редукторами разработал Георгий Константинович Мирзоев, а дизайн – Альберт Михайлович Рахманов.

Работы по подготовке серийного производства затянулись на несколько лет – бóльшая часть выделявшихся Минавтопрому средств уходила на строившиеся ВАЗ и КамАЗ. Приемочные испытания УАЗ-469 завершились в марте 1971 года, а 15 декабря 1972 года на вторую линию главного конвейера завода был поставлен народнохозяйственный вариант УАЗ-469Б. Серийный же выпуск армейского УАЗ-469 начался только через несколько месяцев.

В 1985 году УАЗ-469 подвергся серьезной модернизации. Тогда же модернизированная версия получила новый индекс УАЗ-3151 в соответствии с отраслевой нормалью 1966 года. Народнохозяйственный вариант УАЗ-469Б теперь стал именоваться УАЗ-31512.

На модернизированной машине были установлены более мощный (80 л. с.) верхнеклапанный двигатель УМЗ-417, гидропривод выключения сцепления, телескопические амортизаторы, новая коробка передач, оснащенная синхронизаторами на всех передачах переднего хода (на части машин), карданные валы с радиально-торцовым уплотнением подшипников, новые осветительные приборы, омыватель лобового стекла с электрическим приводом, подвесные педали сцепления и тормоза, ведущие мосты повышенной надежности с измененным значением передаточного числа главной пары, разрезная травмобезопасная рулевая колонка, более эффективный и надежный отопитель и т. д. Важнейшим новшеством стала тормозная система с двухконтурным приводом и сигнальным устройством. Максимальная скорость автомобиля возросла до 110–115 км/ч.

Автомобиль УАЗ-469 на автобусной остановке в Таджикистане. 2007 год.

Участники испытательного пробега модели УАЗ-469 поднялись по серпантинной дороге Эльбруса на высоту более 4000 м над уровнем моря. 1974 год.

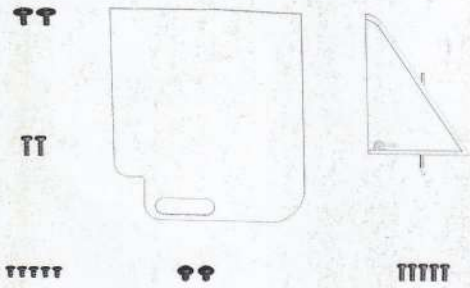
Автомобиль УАЗ-469. 2015 год.

Автомобиль УАЗ-469 преодолевает горную реку. 2006 год.

В НОМЕРЕ 109

- ЗАВЕРШЕНИЕ СБОРКИ ПРАВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- ИНЖЕНЕРНЫЙ ГЕНИЙ Б. М. ФИТТЕРМАНА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОПУСКНОЕ СТЕКЛО ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- ПОВОРОТНОЕ СТЕКЛО
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!